Résolution 694 (1979)[1]

Transports aériens en Europe

Assemblée parlementaire

L'Assemblée,

1. Considérant les rapports de sa commission des questions économiques et du développement (Doc. 4183 et Doc. 4314) ;

2. Prenant note de la politique résolument libérale du Bureau de l'aviation civile (Civil Aeronautics Board) des Etats-Unis d'Amérique destinée à encourager la concurrence sur le réseau intérieur américain et pour les liaisons internationales avec les Etats-Unis, ainsi que de la conclusion récente de nouveaux accords bilatéraux de transport aérien plus libéraux entre certains Etats membres du Conseil de l'Europe et les Etats-Unis ;

3. Considérant qu'en Europe les transports aériens représentent 20 % des transports publics, contre 80 % aux Etats-Unis, et qu'environ la moitié des transports aériens intra-européens consistent en vols affrétés, contre environ 5 % aux Etats-Unis ;

4. Soulignant la nécessité de protéger les usagers européens contre un protectionnisme de la part des transporteurs nationaux ;

5. Se félicitant de l'étude actuellement menée par la Commission des Communautés européennes sur la structure du marché des transports aériens dans les pays des Communautés ;

6. Prenant note avec satisfaction des récentes propositions élaborées dans le cadre de l'IATA pour redéfinir l'appartenance à l'Association en distinguant une participation de base aux activités d'intérêt professionnel essentielles (activités techniques, juridiques, recherche, normalisation, etc.) et une participation facultative aux activités de l'Association concernant la coordination des tarifs ;

7. Reconnaissant l'utilité du rôle de l'IATA en tant qu'association professionnelle pour ce qui est des questions telles que l'ingénierie et la maintenance, les procédures de navigation et de communication, la sécurité et la sûreté, la facilitation, le développement des aéroports, et les aspects juridiques et économiques,

8. Invite l'IATA, et les compagnies aériennes membres, à développer encore le cadre multilatéral qu'elle offre aux consultations tarifaires entre ses membres, de manière à accroître la souplesse et la rapidité de réaction aux forces du marché ;

9. Souligne le rôle important que la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) peut jouer dans l'élaboration et la coordination des politiques de transport aérien de ses Etats membres, et attache beaucoup de prix au maintien de relations étroites entre la CEAC et l'Assemblée ;

10. Appuie :

10.1. la déclaration sur la piraterie aérienne des aéronefs faite au Sommet de Bonn les 16 et 17 juillet 1978.

10.2. la Recommandation sur la fouille des passagers et de leurs bagages à main, adoptée par la CEAC le 14 décembre 1978,

---

1. Discussion par l'Assemblée le 10 mai 1979 (7e séance) (voir Doc. 4314, rapport de la commission des questions économiques et du développement). Texte adopté par l'Assemblée le 10 mai 1979 (7e séance).

10.3. la Recommandation sur l'indemnisation du refus d'embarquement (liée au problème de la non-présentation et de la surréservation qui en découle), adoptée par la CEAC le 22 mars 1979 ;

11. Accueille avec satisfaction la Résolution sur l'harmonisation des dates de changement de l'heure légale dans les Etats membres de la CEAC, adoptée par la CEAC le 16 février 1978, et espère que le Conseil de l'Europe reprendra ses travaux sur l'instauration d'un système d'heure d'été uniforme ;

12. Rappelle sa Recommandation 819 (1977), relative à la mise en service de systèmes permettant d'éviter les collisions aériennes, qui visait à améliorer le réseau de contrôle du trafic aérien, et invite instamment les Etats membres du Conseil de l'Europe à élaborer une politique européenne commune de planification et de mise en oeuvre des services destinés à faciliter le transport aérien, afin d'accroître encore la sécurité et la rentabilité du transport aérien et d'assurer l'exploitation intégrale de la capacité des systèmes actuels de contrôle de la navigation aérienne ;

13. Consciente que les tarifs des transporteurs aériens réguliers en Europe sont supérieurs à ceux pratiqués aux Etats-Unis d'Amérique pour des trajets comparables et que, outre les facteurs géographiques et structurels, ce fait tient aussi à des différences dans les politiques gouvernementales en matière de transports aériens ;

14. Invite instamment les Etats membres du Conseil de l'Europe à renforcer leur solidarité au sein de la CEAC par une meilleure concertation sur les questions d'intérêt commun dans un esprit d'ouverture et d'innovation profitant au public, notamment par une attitude plus libérale dans les questions de tarifs et d'accès au marché ;

15. Invite les Etats membres du Conseil de l'Europe :

15.1. tout en tenant compte des nécessités sociales et des intérêts nationaux, à reconsidérer le système actuel d'exploitation en commun dans lequel certaines compagnies ont l'exclusivité d'une ligne donnée, ce qui limite considérablement la concurrence ;

15.2. à prendre des initiatives tendant à simplifier et à rendre plus uniforme la structure des taxes de décollage et d'atterrissage, en vue de les rendre moins onéreuses, sous réserve de la nécessité d'encourager l'achat et l'utilisation d'appareils plus silencieux ;

15.3. à multiplier les efforts pour coordonner la composition des flottes de leurs compagnies nationales, en vue de réduire le nombre de types d'appareils opérant sur les lignes européennes en insistant sur les gros appareils, plus économiques et plus silencieux, tout en considérant l'importance sur les plans économique et technologique d'une industrie aéronautique européenne saine ;

15.4. à développer le système permettant de combiner sur certains itinéraires le transport affrété et les vols réguliers en autorisant, par exemple, les réservations de type charter sur les vols réguliers ;

15.5. à prendre des mesures pour que l'usager soit mieux informé des différents tarifs possibles et soit ainsi en mesure de faire le choix le plus avantageux pour lui.